

quali siano stati i criteri di metodo e di merito utilizzati per definire il riparto dei Fondi di cui agli articoli 54 e 55 della legge finanziaria 2002;

quali iniziative intenda intraprendere per garantire, quanto meno per il futuro, una gestione più trasparente e pubblica del riparto degli stanziamenti dei Fondi medesimi. (4-03258)

* * *

INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

Interpellanza:

I sottoscritti chiedono di interpellare il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, per sapere — premesso che:

numerosi cantieri per l'esecuzione dei lavori di ampliamento della A/3 Salerno-Reggio Calabria, ormai da anni, hanno contribuito a rendere questa tratta di area estremamente pericolosa e pressoché impercorribile;

l'avvicinarsi del periodo estivo, con il conseguente aumento del traffico porterà a pesanti congestionamenti della circolazione ma anche, purtroppo, ad altri incidenti;

dei citati lavori si riparla solo nei periodi estivi, proprio quando puntualmente avvengono i gravi incidenti che hanno già causato numerose vittime;

il Capo dello Stato, in una conferenza stampa effettuata nel 2001 durante una visita presso la capitaneria di porto di Gioia Tauro, ha chiesto al direttore dell'ANAS di conoscere i tempi certi di definizione dei lavori delle tratte interessate dagli stessi —:

se siano stati predisposti gli opportuni accorgimenti per fronteggiare i prossimi automatici congestionamenti di traffico sulla A/3 Salerno-Reggio Calabria;

quanti siano attualmente i cantieri aperti sulla tratta autostradale in questione;

quanti di questi cantieri, e per quali motivazioni, risultino inattivi;

quali siano i turni-orari di attività dei cantieri e per quali motivi gli stessi non operino nelle ore notturne né nelle giornate di sabato e domenica;

quanti dei cantieri aperti hanno dato tempi certi di definizione dei lavori;

quali provvedimenti siano stati assunti nei confronti delle ditte appaltatrici di lavori che non hanno rispettato i tempi di consegna o che hanno interrotto i lavori stessi.

(2-00386) « Angela Napoli, Lamorte ».

Interrogazioni a risposta in Commissione:

IANNUZZI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

Trenitalia Spa ha operato pesanti ed ingiustificati tagli nei collegamenti ferroviari in origine ed in arrivo alla stazione di Salerno;

in particolare, nell'orario ferroviario estivo entrato in vigore lo scorso 16 giugno, è stata decisa la soppressione di ben quattro treni Intercity;

a) il 536 in partenza da Salerno per Genova, alle ore 5,16;

b) il 588 in partenza da Salerno per Milano, alle ore 5,22, con fermata a Nocera Inferiore ed a Torre Annunziata;

c) il 537 da Torino con arrivo a Salerno, alle ore 17,02;

d) il 591 da Milano con arrivo a Salerno, alle ore 20,40;

in relazione ad una precedente interrogazione (n. 5-00795 del 27 marzo 2002), il sottosegretario Viceconte, nella seduta della IX Commissione del 28 maggio, ha fornito una risposta del tutto insoddisfacente;

infatti, in quella occasione, il ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha

sostenuto che, in luogo degli Intercity soppressi, Trenitalia avrebbe rimodulato l'offerta ferroviaria relativa a Salerno con il potenziamento dei treni ETR;

di contro, tale tesi è priva di ogni fondamento, dal momento che Trenitalia si è limitata a modificare gli orari di alcuni Eurostar, già in partenza o in arrivo a Salerno prima del 16 giugno 2002;

precisamente, in sostituzione degli Intercity 536 e 588 delle ore 5,16 e 5,22 circola l'Eurostar 9364 per Roma, il cui orario di partenza da Salerno è anticipato dalle ore 6,30 alle 5,40;

in alternativa all'Intercity 591 delle ore 20,40, è previsto l'Eurostar 9369 con arrivo a Salerno alle ore 20,16 e non più alle ore 19,47;

in alternativa all'Intercity 537 delle ore 17,02, è previsto l'Eurostar 9367, con arrivo a Salerno alle ore 16,16 e non più alle ore 15,47;

l'offerta Eurostar è considerevolmente più onerosa per l'utenza che sino ad oggi si è avvalsa degli Intercity, soppressi da Trenitalia con una decisione — politicamente avallata e condivisa dal Governo — fortemente penalizzante per la intera Provincia di Salerno e per le sue attività turistiche;

fra l'altro le modifiche così introdotte nel nuovo orario ferroviario estivo penalizzano gli utenti ulteriormente, costringendoli a raggiungere prima Roma con collegamento Eurostar e, poi, a cambiare treno per poter proseguire verso Milano o Torino, direttamente collegati da Salerno, invece, con i soppressi Intercity;

nel corso della riunione intercorsa il 5 giugno fra la regione Campania, la provincia ed il comune di Salerno e la dirigenza di Trenitalia, quest'ultima ha assunto l'impegno ad individuare, a livello locale, soluzioni adeguate per consentire agli abbonati degli Intercity soppressi lungo la tratta Salerno-Roma, di poter

usufruire di un trattamento economico particolare e di favore per gli abbonamenti agli Eurostar;

tale impegno è stato assunto anche nei colloqui che l'interrogante ha avuto con dirigenti di Trenitalia —:

se e quali iniziative il ministero delle infrastrutture e dei trasporti intenda adottare affinché nel prossimo orario ferroviario invernale siano ripristinati gli Intercity soppressi, in arrivo o in partenza da Salerno, ed, inoltre, affinché Trenitalia spa traduca in decisioni immediate e concrete l'impegno di consentire agli abbonati degli Intercity soppressi lungo la tratta Salerno-Roma di abbonarsi ai collegamenti Eurostar, a condizioni economiche particolari e di favore. (5-01025)

GIBELLI e JACINI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

la linea ferroviaria Cremona-Treviglio riveste notevole importanza come servizio all'utenza di città e paesi strettamente interessati dall'attraversamento della suddetta linea ferroviaria, nonché come unica alternativa ai collegamenti viari con Milano ormai divenuti insufficienti e prossimi al collasso;

sulla citata linea ferroviaria si riscontrano quotidianamente problemi nel servizio di trasporto consistenti in continui disagi ed inconvenienti segnalati dagli utenti residenti nelle località sedi di stazioni ferroviarie e dei paesi limitrofi;

tali inconvenienti e disagi sono determinati prevalentemente dalla mancata pulizia e decenza dei vagoni passeggeri, dalla costante inefficienza dei materiali nelle stazioni al servizio dei viaggiatori (obliteratrici, distributrici di biglietti, *monitor*, altoparlanti), dalla mancanza di un servizio di informazione ai viaggiatori attraverso altoparlanti che annuncino gli eventuali ritardi o inconvenienti che provocano i ritardi medesimi, dai tempi lunghi di percorrenza, dall'assenza di pun-

tualità rispetto agli orari stabiliti con particolare riguardo alle coincidenze a Treviglio per Milano, materiale rotabile vecchio ed obsoleto;

già con una precedente interrogazione (5-01011) sono stati evidenziati i problemi del servizio di trasporto sulla linea ferroviaria Cremona-Treviglio —:

quali siano le iniziative che si intendono avviare, o sono state già avviate, allo scopo principale di ovviare alle carenze di cui in premessa che sono fonte passeggeri, nonché per provvedere all'innovazione ed il potenziamento della linea mediante il raddoppio dei binari e dei relativi dispositivi ed automatismi di azione e controllo del traffico. (5-01027)

Interrogazioni a risposta scritta:

PAOLO RUSSO, MAIONE e ANTONIO BARBIERI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

il Governo dopo la legge obiettivo che ha individuato 19 grandi progetti strategici per lo sviluppo del Paese ed il rilancio infrastrutturale si appresta ad individuare circa altre duecento opere « minori » che dovranno completare il quadro d'insieme;

gli interventi predetti — che potranno essere realizzati beneficiando degli snellimenti procedurali e delle risorse messe a disposizione con la delibera del Cipe — riguardano il potenziamento del sistema del valichi, dei corridoi plurimodali, assi autostradali e ferroviari, il potenziamento dei sistemi urbani ed il completamento di *hub* portuali ed interportuali con gli allacciamenti ferroviari e stradali oltre interventi idrici per il Mezzogiorno;

per la realizzazione delle opere previste lo Stato ha previsto oltre ai fondi del Quadro comunitario di sostegno il concorso di Anas e Ferrovie dello Stato i quali

saranno obbligati ad investire il 45 per cento della propria spesa senza scendere mai sotto la soglia del 30 per cento;

sulla base di questo vincolo di spesa il Cipe ha invitato le Ferrovie dello Stato a riformulare il piano di priorità per il 2001/2005 poiché quello presentato non rispettava i parametri previsti;

nonostante la città di Nola sia stata interessata dalla costruzione dell'interporto campano, nessun progetto sembra sia stato vagliato per un incremento delle infrastrutture ferroviarie a servizio e completamento dell'interporto;

tutt'oggi gli snodi ferroviari passano per il centro della città comportando notevoli difficoltà per il traffico e compromettendone la vivibilità a causa dell'inquinamento acustico ed ambientale ed un suo incremento non sarebbe sostenibile —:

se non ritenga opportuno inserire la città di Nola tra le beneficiarie delle cosiddette operi « minori » e nella fattispecie finanziare la realizzazione di nuovi allacciamenti ferroviari rendendo così veramente funzionale il già previsto interporto ed ovviando a problemi che sicuramente finirebbero per compromettere lo spirito con il quale l'opera è stata progettata. (4-03251)

DELMASTRO DELLE VEDOVE. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

in data 19 giugno 2002 il Ministro per le politiche comunitarie onorevole Rocco Buttiglione ha incontrato a Bruxelles il commissario europeo per il mercato interno Frits Bolkestein per discutere in modo approfondito della questione di « Venezia Nuova », e cioè del gigantesco progetto studiato per salvare Venezia dall'acqua alta, ed in particolare della trattativa sul sistema di dighe previste per la laguna;

l'avvio dei lavori riveste evidentemente grande importanza non soltanto per Venezia ma per l'intera economia della regione;

nel contempo è sul tappeto la questione del cosiddetto «passante di Mestre», progetto alternativo all'unico accesso esistente da Mestre a Venezia —:

l'onorevole Ministro delle infrastrutture per sapere quando, presumibilmente, potranno essere avviati i cantieri per l'esecuzione del progetto «Venezia Nuova» e per la realizzazione del «passante di Mestre».

(4-03252)

GIACCO e DUCA. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

tra le Marche, statale 36, e l'Umbria, statale 3, era previsto un collegamento attraverso il Traforo del Cornello che ancora risulta incompiuto;

la progettazione prevedeva la suddivisione dei lavori in due lotti, il primo lotto (non funzionale) fu appaltato dall'ANAS;

nel corso dell'esecuzione del contratto di appalto — quando cioè erano stati eseguiti circa 700 metri di galleria, insorse una controversia con l'impresa appaltatrice, che si concluse nel 1999, con una rescissione contrattuale in danno;

il costo dei lavori eseguiti ammontava circa a 6 miliardi di lire, nel 1995 veniva stipulata una convenzione tra ANAS e comunità montana dell'Alta Valle del Potenza che doveva provvedere ad affidare l'incarico di progettazione, con la supervisione del compartimento ANAS, a fronte di un contributo pari al 2,5 per cento dell'importo dei lavori;

al fine di contenere i costi veniva redatto un progetto stralcio che comprendeva il completamento del primo lotto;

nell'aprile del 2001 la comunità montana consegnava all'ANAS il progetto che comprendeva tutta la galleria (circa 4 chilometri);

secondo l'ANAS il progetto veniva consegnato dopo che si erano già definiti tutti gli interventi con il piano stralcio del

2000, che riguardavano lavori ricadenti su strade che dovevano essere passate alle amministrazioni locali, quindi fuori tempo massimo e quindi non poteva essere finanziato in quanto non più di propria competenza;

il traforo del Cornello fu inserito nell'accordo di programma quadro per la viabilità, nell'ambito dell'intesa istituzionale Stato-Regione, stipulata a seguito dell'evento sismico del 1997, con una previsione di spesa pari a lire 10 miliardi per la parte marchigiana del traforo stesso;

nel rapporto di monitoraggio del giugno 2001 del predetto accordo di programma, la Regione confermava la destinazione di 10 miliardi di lire al proseguimento del traforo in territorio marchigiano;

il 2 ottobre 2001 l'ANAS ha trasferito alla provincia di Macerata la strada statale e successivamente l'amministrazione provinciale fece presente che il traforo del Cornello non risultava incluso nell'elenco delle strade di cui al decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 21 febbraio 2000 e pertanto non procedeva alla presa in consegna dello stesso, ma solo della strada statale 361;

secondo quanto affermato dal responsabile del compartimento ANAS di Ancona, in sede di audizione in commissione lavori pubblici della Regione Marche, i fondi stanziati dall'ANAS per l'opera in questione e non spesi, furono destinati in economia ed utilizzati dall'ANAS medesima per altri lavori —:

quali iniziative urgenti intenda intraprendere affinché il collegamento tra Marche e Umbria, attraverso il Traforo Cornello, non rimanga incompiuto e pertanto quando intende destinare i fondi per l'ultimazione del traforo.

(4-03256)

LUCCHESI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere:

se i lavori del raddoppio delle linee ferroviarie (attualmente vi sarebbe un solo binario) in Sicilia sono stati sospesi;

così anche la Messina-Palermo rimarrebbe ancora in larga parte ad un solo binario;

tutto ciò sarebbe un fatto di enorme gravità, in quanto ancora una volta verrebbe penalizzata la Sicilia, costretta anche oggi a subire torti di ogni genere;

purtroppo le promesse di superare il vecchio sistema delle due regole e delle due misure, riferite al nord ed al sud del Paese, rimangono ancora in auge;

però il popolo siciliano non è più disposto a subire ingiustizie, prepotenze, discriminazioni;

come giustifica, poi, il Ministro che per il sud d'Italia e la Sicilia vengano utilizzate delle carrozze ferroviarie antiquate, dove non funziona neanche l'aria condizionata, oltre alla sporcizia ed ai servizi inagibili;

se i fatti in premessa rispondano a verità. (4-03263)

* * *

INTERNO

Interpellanza:

La sottoscritta chiede di interpellare il Ministro dell'interno, per sapere — premesso che:

l'articolo 6 della legge 8 dicembre 1970, n. 966 dispone la costituzione dei nuclei sommozzatori nell'organizzazione del corpo nazionale dei vigili del fuoco;

gli operatori subacquei dei vigili del fuoco sono gli unici organizzati su tutto il territorio nazionale a svolgere un ruolo di protezione e difesa civile nell'ambito del soccorso tecnico urgente in superficie e sott'acqua per la salvaguardia di persone, animali e cose, attività di polizia giudiziaria, emergenze alluvionali, emergenze sociali quali quella degli sbarchi di clande-

stini nel sud Italia, emergenze Nbc, nonché di altre attività in collaborazione con altri enti statali quali monitoraggio delle acque interne e marine, collaborazione per scavi archeologici subacquei e quant'altro;

complessivamente il servizio sommozzatori dei vigili del fuoco compie circa 2000 interventi subacquei anno con un organico attuale di poco inferiore alle 300 unità;

l'attuale organico degli operatori subacquei dei vigili del fuoco è gravemente insufficiente a causa soprattutto della mancata applicazione di incentivazioni economiche e giuridiche corrisposte invece alle altre organizzazioni civili e militari statali —:

perché agli operatori subacquei dei vigili del fuoco non sia applicato il disposto previsto all'articolo 19 del decreto del Presidente della Repubblica n. 1092 del 1973 inerente il riconoscimento del servizio di navigazione svolto atteso che, per le attività di soccorso, addestramento e prove e collaudi di materiali, il personale sommozzatore dei vigili del fuoco risulta equipaggiato di imbarcazione in possesso delle abilitazioni nautiche previste, espletando in maniera continuativa il servizio di navigazione ed, in taluni casi, di pattugliamento delle cose;

perché sebbene la legge n. 573 del 9 luglio 1967 stabilisca una sostanziale equiparazione economica e giuridica con le altre analoghe organizzazioni civili e militari subacquee (polizia di Stato, Guardia di finanza, Marina militare, Carabinieri) agli operatori subacquei non venga riconosciuto un simile trattamento economico e giuridico;

perché il recente riordino del servizio sommozzatori dei vigili del fuoco, a fronte dell'incremento delle competenze, abbia determinato una notevole riduzione dell'organico teorico complessivo degli operatori subacquei dei vigili del fuoco.

(2-00385)

« Castellani ».

* * *